

Teneljne značajke špediterskog prava

Katić, Mirna

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/um:nbn:hr:164:797664>

Rights / Prava: [In copyright/Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-20**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -](#)
[Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

MIRNA KATIĆ

**TEMELJNE ZNAČAJKE ŠPEDITEROVOG
PRAVA**

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2017.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET**

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

**TEMELJNE ZNAČAJKE ŠPEDITEROVOG
PRAVA**

DIPLOMSKI RAD

MENTOR

Doc. dr. sc. Nikola Mandić

STUDENT:

Mirna Katić (0171238719)

SPLIT, 2017.

SAŽETAK

Žpediterovo pravo ure uje odnose sudionika u zpediciji, a važnost zpediterovog prava prvenstveno se ogleda u kompleksnosti obuhvata poslova koje zpediter obavlja. Temeljne značajke zpediterovog prava se ogledaju u regulaciji odnosa svih stranaka tog posla, sa ciljem maksimalne eliminacije nejasnih elemenata pravnih aspekata koji ure uju zpediterovo poslovanje, te sa ciljem boljeg pravnog okvira u transportu. Predmet diplomskog rada je istraživanje zpedicije i poslova međunarodnog zpeditera, istraživanje ugovora o zpediciji, bitnih i nebitnih elemenata ugovora te istraživanje zpediterovog prava općenito. Značajke zpediterovog prava se ogledaju u sve detaljnijem reguliranju odnosa zpediterovog posla te u linearnom porastu pravnih pravila koja slijede porast intenziteta globalizacije u svijetu.

Ključne riječi: međunarodna trgovina, zpedicija, zpediterovo pravo, ugovor o zpediciji

ABSTRACT

Shipping law governs relations of the participants in the shipping business. The importance of the shipping law is primarily reflected in the complexity of the work that is performed by the forwarder in shipping business. This includes the fundamental features of forwarder law which are reflected in the regulation of the relationship of all parties that work, with the aim of maximum elimination of vague elements of the legal aspects governing the shipping business, and with the aim of enabling the simple transport with the legal side. The subject of the thesis is to investigate the affairs of the international shipping agent, to research the contract of shipping business, to investigate essential and irrelevant elements of contract and research of shipping agent law. The features of shipping law are reflected in all the detailed relationship work by law and in a linear increase of the legal rule that follows an increase in the intensity of globalisation in the world.

Key words: international trade, shipping, forwarding law, a shipping contract

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. ŠPEDIČIJA I ŠPEDITER.....	4
2.1. POJAM ŠPEDITERA I ŠPEDIČIJE	5
2.2. POJAM ME UNARODNE ŠPEDIČIJE, ME UNARODNOG ŠPEDITERA, PODŠPEDITERA I ME UŠPEDITERA.....	7
2.3. POSLOVI ME UNARODNOG ŠPEDITERA.....	9
2.3.1. Osnovni poslovi me unarodnog zpeditera.....	10
2.3.2. Specijalni poslovi me unarodnog zpeditera.....	14
3. ŠPEDITEROVO PRAVO.....	19
3.1. POJAM I ZNAENJE ŠPEDITEROVOG PRAVA	19
3.2. PREDMET I VRSTE ŠPEDITEROVOG PRAVA	21
3.3. IZVORI ŠPEDITEROVOG PRAVA.....	22
3.4. STATUSI ŠPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU.....	23
4. UGOVOR O ŠPEDIČIJI	28
4.1. POJAM UGOVORA.....	28
4.2. STRANKE UGOVORA.....	29
4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA.....	34
4.4. OBLIK UGOVORA	36
4.5. NAIN SKLAPANJA UGOVORA	37
4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA	39
5. ZAKLJUAK	43
LITERATURA.....	46
POPIS TABLICA	47

1. UVOD

Ovaj diplomska rad ima svrhu prikazati istraživanja temeljnih značajki zpediterovog prava, a sa ciljem prezentacije njegovih ključnih imenika i da se u konačno nije daje prikaz pravnih uvjeta za organizaciju i upravljanje zpedicijom. Cilj diplomskog rada je prikazom dane tematike, smještanjem iste pod njene teorijske okvire nastanka i razvoja, te analizom problema na koje se nailazi u praksi prilikom organiziranja i/ili druga vrsta oblika sudjelovanja u zpediterovom procesu pružiti pregled mogućih rješenja i postupaka kod sudjelovanja u zpediterovom poslu. Iz toga zasigurno proizlazi svrha rada, odnosno proizlazi potreba da se proces zpedicije svede na neke ključne elemente od kojih se sastoji ukupan zpediterski posao.

Problem istraživanja u radu se u prvom redu odnosi na prikaz relevantnih uvjeta i faktora koji su prisutni prilikom sklapanja ugovora o zpediterovom poslu. Kako zpediterovo pravo nikako nije jednoznačan pojam, njega svakako treba prethodno obraditi pružanjem teorijskih okvira u kojima se može smjestiti pojam zpedicije, zpeditera te zpediterovog prava, a iz kojih kasnije proizlazi obrada problematike ugovora o zpediciji.

Diplomski rad se sastoji od pet ključnih cjelina, od kojih ukupno tri cjeline ine sadržavajući rada u kojem se raspravlja ključna problematika zpediterovog prava: *Špedicija i špediter; Špediterovo pravo; te Ugovor o špediciji*. Ključnom sadržaju rada prethodi *Uvod* u kojem se iznosi značaj razumijevanja zpediterovog prava te značaj pravilne primjene istog u praksi, relevantnost analize zpediterovog prava te opravdanost rasprave o zpediterovom pravu uopće. U konačno nici, *Zaključak* daje kratki pregled ključnih saznanja, kratki pregled novih znanstvenih odnosno teorijskih otkrića u vezi upravljanja zpedicijom uopće te komparaciju razvoja teorije i prakse zpedicije sa prilagodbom pravne struke novonastaloj praksi, sa naglaskom na međunarodnu zpediciju. Tako je, autorica u obliku novonastalih hipoteza, koje proizlaze iz zaključka ovog diplomskog rada, daje prijedloge za daljnja istraživanja te daje prijedlog unapredjenja pravnih okvira za regulaciju zpediterovog poslovanja.

Prvo poglavlje rada odnosi se na izlaganje teorijskih postavki zpedicije i zpeditera, odnosno raspravlja pojam *međunarodne špedicije, međunarodnog špeditera, podšpeditera te međušpeditera* i ujedno daje pregled *osnovnih i specijalnih poslova* koji obuhva aju posao me unarodnog zpeditera. Sve navedeno ima svrhu potpunijeg pregleda zpediterovog poslovanja, te postupnog stupnjevanja sadr0aja diplomskog rada od uvoda u zpediciju do sklapanja, trajanja i prestanka ugovora o zpediciji.

Drugo poglavlje raspravlja temeljne postavke zpediterovog prava, a pri emu se odre uju: *Pojam i značenje špediterovog prava; Predmet i vrste špediterovog prava; Izvori špediterovog prava; Statusi špeditera u Hrvatskom pravnom sustavu*. U tre em poglavlju slijedi analiza ugovora o zpediciji: *Pojam ugovora; Stranke ugovora; Bitni i nebitni elementi ugovora; Oblik ugovora; Način sklapanja ugovora; Trajanje i prestanak ugovora*.

Metode istra0ivanja koje se koriste u ovom diplomskom radu, a sa ciljem ostvarenja zto je mogu e to nijih rezultata istra0ivanja koji se predstavljaju u ovom radu, su metode prikupljanja sve relevantne odnosno dopunske literature . kao metoda prikupljanja odnosno istra0ivanja sekundarnih izvora podataka . te izu avanje prikupljene stru ne literature. U radu se koristi deskriptivna metoda zbog izlaganja teorijskih aspekata temeljnih zna ajki zpediterovog prava te se ona prote0e kroz cijeli diplomski rad.

Prilikom rasprave klju ne problematike rada, koriztene su i sljede e istra0iva ke metode koje se u pravilu odnose na pomo deskriptivnom izlaganju problematike zpediterovog prava: metoda analize klju nih faktora i imbenika zpedicije, metoda interpolacije i ekstrapolacije, analize i sinteze, indukcije i dedukcije, te studija slu aja . radi sa0imanja velikog broja autoru dostupnih izvora i literature na preporu en opseg stranica ovog diplomskog rada, ali i da bi se pritom mogle prikazati zto je mogu e relevantnije teorijske postavke, temeljne zna ajke, okvirni zpedicije u organizaciji zpediterovog posla, okviri istog u aspektu pravne struke, te u kona nici komparacija provedenog istra0ivanja sa svrhom pru0anja sa0etog i potpunog pregleda sadr0aja diplomskog rada u smislenu cjelinu.

Relevantnost i opravdanost analize problematike uskla ivanja zpediterovog posla i pravnih okvira u kontekstu zpediterovog prava, le0i u injenici intenzivnog zirenja poslovanja poduze a na inozemna odnosno globalna tr0izta, pri emu je zasigurno nemogu e isklju iti ve u potrebu za ez im koriztenjem zpedicije i zpediterovog posla uop e u obavljanju svakodnevnog poslovanja takvih poduze a. Pri tome je posao zpedicije svakako neophodan za obavljanje bilo kakve poslovne aktivnosti kod danaznjih poduze a koja posluju u okru0enju danas izrazito turbulentnog i promjenjivog tr0izta. Kombinacija vize oblika distribucije proizvoda na globalno tr0izte te potreba za smanjenjem trozkova transporta i rukovanja proizvodima u poslovnim organizacijama svakako dovodi do potrebe za pomnijim izu avanjem i pra enjem novih situacija i prilika u svezi zpediterovog poslovanja. Isto tako, pravni okviri zpedicije zasigurno daju prikaz situacije u zpediterovoj praksi, stoga osim prikaza zpedicije i zpediterovog prava treba staviti naglasak na va0nost uloge prava u regulaciji ovakvih poslova ne samo u Republici Hrvatskoj nego i u svijetu.

2. ŠPEDICIJA I ŠPEDITER

Špedicija je složeni, dinamički, stohastički i logistički sustav koji se u svojoj suštini bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kroz jednu ili vise države, a kako bi se u potpunosti i sveobuhvatno mogla shvatiti kompleksnost zpediterovog poslovanja potrebno je prvenstveno prikazati zpediciju i zpeditera iz prizme njegovih teorijskih okvira. Iako gore navedeni sustavi u suštini predstavljaju samo odnosno okosnicu oko koje se okupljuju svi drugi poslovi zpeditera, može se reći da ovakva definicija već u samom po etku uvoda u problematiku zpediterovog posla daje dovoljno jasan pregled termina zpedicije odnosno zpeditera.

Obzirom na kompleksnost poslova i drugih komponenata u vezi zpedicije, razvile su se teorije koje objaznjavaju održivost zpedicije odnosno koje se bave definiranjem svih komponenti zpedicije unutar teorijskog prikaza teorije sustava. Tako nastaje teorija sustava i podsustava, gdje svaki sustav zpediterovog posla ovisi o nekom drugom sustavu odnosno gdje su podsustavi međusobno ovisni i povezani. U tom smislu, posao zpedicije se u teoriji prikazuje kroz prizmu dinamičkog promatranja pojava u zpediciji, kompleksnosti prirode posla, sinergizmom, holističkim rješavanjem problema, te relativnosti svih pojava i odnosa zpediterovog posla. [13]

Riječ zpedicija potječe od latinske riječi *expedire*, što u doslovnom prijevodu znači *odriješiti/urediti*, dok se u praktičnoj primjeni prevodi kao otprema. Kada se zpedicija definira kao znanost, može se prikazati kao skup interdiscipliniranih i multidiscipliniranih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih aktivnosti koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara (tj. stvari, tvari, ljudi, životinja) svih prijevoznim sredstvima, svih prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu. [13]

Definicija pojma zpedicije kao aktivnosti daje pogled na zpediciju kao na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, pravila i vježtina koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i prijevoz materijalnih dobara. [13]

Uvodno definiranje zpedicije svakako zahtjeva i razumijevanje obuhvata na ina transporta kojeg obuhva a izvrzavanje zpedicije odnosno prijevoza i manipulacije preuzetom robom. To su svakako pomorski transport, Šeljezni ki i cestovni transport, zra ni transport te prijevoz robe rijkama, jezerima i kanalima. Pri tome valja naglasiti transportne klauzule kao zto su Incoterms 2010¹ i RAFTD². Transportne klauzule reguliraju odnose izme u prodavatelja (izvoznika) i kupca (uvoznika), te se odnose i na regulaciju odnosa drugih sudionika zpediterovog poslovanja.

2.1.POJAM ŠPEDITERA I ŠPEDICIJE

O va0nosti i zna aju zpeditera i zpedicije uop e govori injenica da se zpeditera, a osobito onog me unarodnog, esto naziva arhitektom transporta. Razlog le0i u kompleksnosti poslova koje obavlja zpediter, odnosno zirokom obuhvatu poslova koje obavlja zpedicija. Ovo nadalje zna i da mala i srednja poduze a vrlo tezko mogu organizirati vlastitu zpediciju kao zasebnu ustrojbenu jedinicu unutar strukture svog poduze a, nego moraju koristiti usluge specijaliziranih poduze a za poslove zpedicije.

Pod zpedicijom treba razumjeti specijaliziranu gospodarsku djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Ÿpediciju obavlja zpediter, a to je gospodarstvenik, pravna ili fizi ka osoba koja se isklju ivo i obrtnice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata³ pomo u prijevoznika i

¹ Incoterms 2010 . Incoterms klauzule odnosno pariteti predstavljaju oznake propisane od Me unarodne trgovinske komore, a kojima se ure uju trozkovi i rizici prilikom svih vrsta transporta robe. (Primjerice, za sve vrste transporta vrijede oznake EXW . franko tvornica, FCA . franko prijevoznik uz naznačeno mjesto, CPT . vozarina pla ena do uz naznačeno mjesto, CIP . vozarina i osiguranje pla eni do naznačenog mesta, DAT . isporu eno terminal, DAP . isporu eno na mjestu uz navedeno mjesto, DDP . isporu eno ocarinjeno uz naznaka mesta.)

² R.A.F.T.D., engl. *Revised American Foreign Trade Definition*, u prijevodu Izmijenjene (revidirane) ameri ke vanjskotrgovinske definicije, koje koriste ameri ki poslovni partneri. RAFTD su vrlo sli ni Incoterms 2010 klauzulama.

³ Komitent kao nalogodavac, odnosno zpediter kao komisionar.

drugim poslovima koji su s tim u vezi, kako na domaćem tako i na međunarodnom planu. [1]

Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske zpediterom odnosno otpremnikom smatraju organizatora otpreme i dopreme stvari svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putevima, a ugovorom o otpremanju se otpremnik obvezuje da radi prijevoza određene stvari sklapa u svoje ime i za račun nalogodavatelja, u ime i za račun nalogodavatelja odnosno u svoje ime i za svoj račun, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvrzenje prijevoza, te da obavlja ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavatelj se obvezuje da mu isplati određenu naknadu. [5]

Kada je pak riječ o vrstama zpedicije ona se može podijeliti na nacionalnu i međunarodnu zpediciju. Žpediterski poslovi, a osobito poslovi međunarodne zpedicije, toliko su raznovrsni i kompleksni da je u okviru žpediterske djelatnosti dozvoljeno podjele rada i specijalizacije. [1] Kao što je spomenuto, organizacija vlastitog žpediterovog posla u manjim poduzećima je izrazito nerentabilna i neekonomična, zbog čega se isti organizira kao specijalizirano poduzeće, pri čemu se kod određivanja uobičajenosti zpedicije može izvesti podjela na:

- teritorijalni djelokrug poslovanja,
- osnovno obilježje poslovanja,
- obujam poslovanja,
- vrstu prijevoza,
- prometni smjer,
- predmet otpreme. [1]

S obzirom na teritorijalni djelokrug poslovanja, zpedicija se može obavljati nacionalno ili međunarodno, pa se žpediterske stručne organizacije odnosno udruženja organiziraju prema tom parametru kao najčešćoj klasifikaciji žpediterskih poduzeća. Svi sustavi žpediterskih specijaliziranih poduzeća u svijetu su međunarodni sustav organizacija. Takav sustav se naziva Međunarodni savez

zpeditorskih udru0enja (engl. *International Federation of Freight Forwarders Associations* - FIATA).

Prije samog definiranja pojma me unarodne zpedicije, zpeditera, podzpeditera i me uzpeditera treba se pozabaviti definiranjem nacionalne zpedicije kao preduvjeta razumijevanja osnove po kojoj se vrzi glavna podjela i specijalizacija zpedicije s obzirom na prirodu zpediterovog posla. Nacionalna zpedicija, se odnosi prvenstveno i isklju ivo na zpediciju odnosno manipulaciju robe unutar jedne dr0ave, i to na lokalnoj razini ili na razini cijele dr0ave, odnosno zpedicija u istom mjestu ili iz jednog mesta u dr0avi do drugog mesta u istoj dr0avi.

Iako me unarodni zpediter mo0e svoju djelatnost obavljati i samo na nacionalnoj razini, ali i na onoj me unarodnoj, nacionalni zpediter svoju djelatnost obavlja isklju ivo na nacionalnoj razini, obzirom da organizacija nacionalnog poslovanja ne ispunjava uvjete za me unarodno obavljanje poslova zpedicije.

2.2.POJAM MEĐUNARODNE ŠPEDIČIJE, MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA, PODŠPEDITERA I MEĐUŠPEDITERA

Me unarodna zpedicija prvotno se razvila iz nacionalne zpedicije, a danas se ak oko 90% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja preko ve spomenutih specijaliziranih zpeditorskih poduze a. Ove komponente gospodarstva imaju vrlo veliko zna enje za njegov razvoj i poticanje pozitivnih trendova rasta.

Me unarodna zpedicija je specifi na po tome zto, kao zto je prethodno opisano, mo0e obavljati poslove na nacionalnoj razini (od jednog do drugog mesta unutar jedne dr0ave) te na me unarodnoj razini (izme u dvije ili vize dr0ava), a u svojoj suzlini se bavi organiziranjem:

- otpreme robe iz vlastite dr0ave u strane dr0ave (izvozna zpedicija),
- dopreme robe iz stranih dr0ava u vlastitu dr0avu (uvozna zpedicija),

- provoz robe izme u stranih dr0ava preko vlastite dr0ave (tranzitna zpedicija). [1]

Pritom se me unarodna zpedicija može prema osnovnom obilježju poslovanja obavljati kao lu ka (pomorska) zpedicija, kontinentalna zpedicija te grani na zpedicija, a s obzirom na vrstu prijevoznih sredstava koji se mogu koristiti pri prijevozu i manipulaciji robom za potrebe prijevoza na razliitim prijevoznim relacijama. S obzirom na obujam poslovanja, zpedicija neovisno o teritorijalnom djelokrugu poslovanja može biti velika, srednja odnosno mala.

Znaće me unarodne zpedicije se ogleda u vanjskoj trgovini i u me unarodnom transportu kroz zest funkcija . prostorna, vremenska, kvantitativna, kvalitativna, kreditna i propagandna funkcija. [11] Uz definiranje teorijskih okvira unutar kojih se organizira me unarodna zpedicija, te uz definiranje temeljnih prepostavki nad kojima se ona odvija, potrebno je definirati me unarodnog zpeditera te vrste zpeditera kao zto su podzpediter i me uzpediter.

Me uzpediter je zpediter (pravna ili fizi ka osoba) na kojega je glavni zpediter prenio djelomično izvrzenje zpediterovog posla, a podzpediter je pravna ili fizi ka osoba na koju je glavni zpediter prenio u cjelini izvrzenje zpediterovog posla. S druge strane, me unarodni zpediter je pravna osoba ili fizi ka koja u potpunosti može obavljati poslove me unarodne zpedicije, koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, a isključivo i u obliku stalnog zanimanja zaključuje poslove u svoje ime i za tu i račun (kao komisionar), u tu e ime i za tu i račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalna kategorija gospodarstvenika), odnosno na navedene na ine zaključuje ugovore potrebne pri organiziranju otpremanja (izvoza), dopremanja (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoću prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremanjem, dopremanjem i provozom robe. [11] Poslove glavnog zpeditera koje on ne može izvrziti (npr. zbog previze vlastitog posla), se u cijelosti mogu prebaciti na drugog (pod)zpeditera koji će taj posao obaviti umjesto njega . glavnog zpeditera. U tom slučaju podzpediter obavlja cijeli posao kao da ga obavlja glavni zpediter. Sa druge strane, me uzpediter

je zpediter koji preuzima samo dio poslova glavnog zpeditera, i to uglavnom po pitanju otpreme, dostave odnosno tranzita robe/poziljke.

Me uzpediter obavlja poslove i zadatke koje zpediter nije u mogu nositi obaviti, zto zna i da je zpediter taj koji koristi usluge me uzpeditera, a ne komitent. Dok se me uzpediter anga0ira naj ez e na me unarodnoj razini odnosno u inozemstvu, na podzpeditera se mo0e prebaciti itav preuzeti zpediterski posao . primjerice ako glavni zpediter ima problem nedostatka radne jedinice za otpremu/dopremu robe ili kad zbog nekih drugih razloga nije u mogu nositi obaviti preuzeti zpediterski posao.

Prije prikaza poslova me unarodnog zpeditera valja istaknuti funkcije me unarodnog zpeditera. Pod funkcije se ne ubrajaju poslovi me unarodnog zpeditera, nego se kategoriziraju po obuhvatu zadataka i uloga koje me unarodni zpediter ima. Zna aj funkcija me unarodnog zpeditera u cjelini se ogleda u doprinosu putem gospodarske funkcije, stoga e se funkcije i ovdje podijeliti s obzirom na ulogu u gospodarstvu.

2.3. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Kao zto postoje razli ite vrste zpeditera, tako postoje i razli ite odgovornosti i poslovi koje obavlja pojedini zpediter. Nadalje, postoji razlika izme u poslova klasi nog zpeditera i me unarodnog zpeditera.

Klasi ni zpediter je gospodarstvenik, pravna ili fizi ka osoba koja isklju ivo i u obliku stalnoga zanimanja organizira otpremu, dopremu i provoz robe njegovih nalogodavatelja (izvoznika/uvoznika) pomo u prijevoznika te drugim poslovima koji su u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [13]

Sa druge strane, poslovi me unarodnog zpeditera se zbog njegovih odgovornosti i specifi nosti poslova kojima se bavi, mogu razlikovati. Tako poslovi me unarodnog zpeditera podrazumijevaju poslove gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, zto sa sobom nosi mnoge specifi nosti:

- otprema robe iz vlastite u strane države (izvozna zpedicija),
- doprema robe iz stranih u vlastitu državu (uvozna zpedicija),
- provoz robe između stranih preko vlastite države (provozna ili tranzitna zpedicija) koje obavljaju međunarodni zpediteri,
- te obavljanje drugih propisanih ili uobičajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provozom (tranzitom) robe. [13]

Obveza svakog poduzeća a koje preuzima posao za nalogodavatelja (kupca) je izvrzavanje preuzete obveze u cijelosti, odnosno oslobađanje nalogodavca od obaveze organizacija, i preuzimanje te obveze na sebe u zamjenu za dogovorenu novčanu naknadu. Isto vrijedi i sa poslovima međunarodnog zpeditera, koji je zadat osloboditi svog nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cijelokupnog napora i brige oko poslova otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu kako bi nalogodavatelj mogao svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. [12]

Obzirom da posao organizacije prijevoza robe podrazumijeva vrlo kompleksan skup i kombinaciju različitih zadataka, oni se u svojoj suštini mogu podijeliti na dvije kategorije: osnovni poslovi i specijalni poslovi.

2.3.1. Osnovni poslovi međunarodnog špeditera

Osnovnim poslovima smatraju se oni bez kojih se ne može zamisliti funkcioniranje bilo kojeg međunarodnog zpediterovog posla, odnosno koji su preduvjet za izvršenje posla međunarodnog zpeditera. To su sljedeći:

1. stručni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi sklapanja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji,
2. instradacija,
3. doziv robe,

4. sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in . uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane,
5. sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta *od vrata do vrata*,
6. prihvat robe radi otpreme,
7. otprema, doprema i provoz robe u u0em smislu,
8. sklapanje ugovora ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
9. sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
10. sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe,
11. ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata,
12. obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe,
13. kontrola ispravnosti dokumenata i obra una vozarine, carine i drugih pristojbi i trozkova,
14. informiranje nalogodavca. [11]

Obzirom da je za organizaciju prijevoza robe potrebno poznavanje organizacije zpediterskih poslova te poznavanje svih prepreka i uskih grla u zpediterovom poslu, za velik dio procesa prijevoza robe, a osobito u meunarodnoj zpediciji, pooleljno je i potrebno anga0iranje stru njaka u tom podruju kako bi se maksimalno smanjila vjerojatnost nepredvi enih pogreznaka, zastoja, te greznaka kao zto je primjerice sastavljanje ugovora o zpediciji po ijoj osnovi kasnije zpediter može imati vrlo visoke trozkove zpediterskih usluga, koje bi zpediter trebao sam snositi (na trozak zpeditera) ili koje bi trebao snositi nalogodavac (na trozak nalogodavca). Tu je rije o poslovima stru nih savjeta i sudjelovanja u pregovorima radi zakljuivanja ugovora o meunarodnoj suradnji. Zbog opisanih razloga ova vrsta osnovnih poslova meunarodnog zpeditera je izrazito va0na. Źpeditera se za takve poslove može anga0irati u trenutku izrade izvozni ke ponude, tj. u trenutku analiziranja izvoznih ponuda, te u razdoblju priprema za voenje poslovnih pregovora. [6]

Instrandacija je određivanje (izbor) prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili prevesti od otpremnog mesta u jednoj do odrediznog mesta u drugoj

dr0avi; odre ivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim e roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na odre enom putu; odre ivanje na ina prijevoza i odre ivanje vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odrediznog mjesta. [11] Kada dispozicija ne sadr0i nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu stvari, zpediter je ovlasten odabrat odnosno kombinirati elemente koji e biti najpovoljniji za nalogodavatelja; zpediter mo0e den ane poziljke otpremiti u zbirnom prometu, ako nije primio izri it i pisani druga iji nalog, a o preuzimanju i otpremi robe zpediter je du0an izdati nalogodavatelju, uobi ajenu otpremni ku potvrdi; zpediter ima pravo na razliku u vozarini. [6] Instradacija je kvalitetno najslo0eniji, najte0i i najodgovorniji osnovni posao me unarodnog zpeditera. Izuzetno je zna ajan za doma eg prijevoznika, izvoznika i uvoznika, ali i za druge sudionike tog posla. [11]

Iako doziv kao osnovni posao zpeditera mo0e izgledati vrlo sli no instradiciji, ipak je rije o razli itim poslovima zpeditera . doziv se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. Doziv robe mo0e biti izravan i neizravan (putem skladizta). Izravan doziv je kada se odre ena poziljka robe mora krcati u brod izravno iz kopnenog vozila, pa tada zpediter doziva robu direktno. Op e je pravilo da se masovni teret barem 60-70% doziva direktno, tj. s prekrcajem vagon-brod. Sa druge strane, neizravan doziv (putem skladizta) je kada se odre ena poziljka ne e krcati na brod izravno iz kopnenih vozila, pa zpediter doziva robu putem skladizta. [6]

Sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in . uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane te sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* predstavljaju sli ne, ali u stupnju kompleksnosti, vrlo razli ite poslove. Zaklju ivanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in podrazumijeva uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane, a takvo zaklju ivanje ugovora je posebno va0no za zasnivanje ugovornih odnosa izme u me unarodnog zpeditera i prijevoznika u pomorskom, Oeljezni kom, rije nom, cestovnom i zra nom prometu. [6] Zaklju ivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* je zna ajno zbog toga zto u

me unarodnom multimodalnom transportu jedino me unarodni zpediter ima sve uvjete i formalnopravne i stvarne da izvrzava visokozahhtjevnu zada u poduzetnika me unarodnog transporta. [6]

Sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obra una vozarine, carine i drugih pristojbi i trozkova su va0ni poslovi zbog toga zto o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi itav zpediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i to nosti ispune ugovora o zpediciji, do omogu avanja kontinuiteta poslovanja obje stranke ugovora o zpediciji. Informiranje nalogodavatelja se odnosi na obvezu zpeditera odnosno na pravo nalogodavca da ga se obavjeztava o kretanju robe, o izvanrednim doga ajima te o kona nom izvrzenju naloga.

Osnovne obveze zpeditera su izvrzenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, ozte enja ambala0e, ozte enje ili manjak sadr0aja. Kako bi on mogao ispuniti te obveze, mora prethodno primiti robu, a roba koju zpediter prihva a mora biti spremna za transport, stoga je obveza nalogodavca da robu pripremi za transport. Ipak, nalogodavac moe zpediteru dati nalog da zpediter izvrzi pripremu robe za prijevoz. [6] Zbog toga se u osnovne poslove ne ubraja samo otprema, doprema i prijevoz robe nego i prihvat robe radi otpreme.

Poslove sklapanja ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe zpediteri u pravilu ne obavljaju, nego njihovo izvrzenje organiziraju zaklju ivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama (pravnim i fizi kim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju zpediter sklapa kao zastupnik ugavaratelja osiguranja, i to u ime, po nalogu i za ra un nalogodavca. Sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe zpediter obavlja, ali se taj posao ne smatra osnovnom djelatnoz u zpeditera nego se izvrzenje tako er organizira u specijaliziranim organizacijama. Ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata ne smije se shvatiti kao administrativni zadatak od sporednog zna aja nego kao jedan od najva0nijih poslova

meunarodne zpedicije, jer prijevoz robe predstavlja izrazito važnu fazu izvršenja ugovora o kupoprodaji robe. Zaključivanje takvog ugovora temelji se na povjerenju izvoznika i uvoznika, pa su takve isprave jedini instrument koji odnosu izvoznika i kupca daju ispravnost u pogledu izvršenja posla. [6]

Poslovi carinjenja robe podrazumijevaju organizaciju otpreme i dopreme robe u meunarodnom prometu, a to obavlja zpediter kao specijalizirana osoba u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu za obavljanje poslova koji su u vezi s takvom otpremom i dopremom. Kontrola ispravnosti dokumenata i obrauna prijevoznikine, carine i drugih pristojbi i trozkova su također osnovni poslovi meunarodnog zpeditera, a predstavlja vrlo važan posao jer o njemu ovise trozkovi prijevoza. [6]

Obzirom da nalogodavac zpediteru povjerava robu koja je u njegovom vlasništvu, te obzirom da ta roba u pravilu ima izrazito visoku novčanu vrijednost, razuman je interes nalogodavca da bude upućen u faze u kojima se nalazi proces izvršenja dogovora o prijevozu robe.

2.3.2. Specijalni poslovi međunarodnog špeditera

Skupinu specijalnih poslova meunarodnoga zpeditera inisu ovi poslovi:

1. sklapanje ugovora o pakiranju i signiranju i obavljanje tih poslova,
2. sklapanje ugovora o vaganju i sortiranju i obavljanje tih poslova,
3. izdavanje jamčevnih pisama,
4. izdavanje zpeditorskih potvrda i drugih FIATA dokumenata,
5. uzorkovanje robe,
6. zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku⁴ prema trećim osobama,
7. zastupanje nalogodavatelja u slučaju zajedničke havarije,

⁴ Regres ili tzv. regresni zahtjev podrazumijeva pravo zpeditera nalogodavca da zahtjeva naknadu zahtete koju je pretrpio time što je poziljka stigla (ili nije stigla) u označenom ili nekom drugom neprimjerenom stanju. [11]

8. ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u me unarodnom prometu,
9. hranjenje i pojenje Oivih Oivotinja,
10. dole ivanje robe,
11. sajamski poslovi,
12. lizing (*leasing*) poslovi,
13. konsignacijski poslovi,
14. me unarodni pomorski prometno-agencijski poslovi,
15. kreditiranje nalogodavatelja,
16. otprema, doprema i provoz zbirnog prometa,
17. drugi propisani ili uobi ajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [11]

Sklapanje ugovora o pakiraju i signiranju i obavljanje tih poslova te sklapanje ugovora o vaganju i sortiranju i obavljanje tih poslova iako spadaju u specijalne poslove (me unarodnog) zpeditera, ipak predstavljaju jednako va0ne poslove koje obavljaju zpediteri. Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste naj ez e obavljaju specijalizirane organizacije, ali unato tome i velik broj zpeditera upravo ove poslove redovito obavlja unutar svoje djelatnosti.

Žpediter mo0e samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to mo0e zaklju iti ugovor sa specijaliziranim organizacijama. U potonjem slu aju zpediter ne odgovara za kvalitetu odnosno za pogreške izabrane organizacije, ali odgovara za izbor organizacije sa kojom je sklopio neki (ili sve) od navedenih poslova. Kada zpediter sam obavlja poslove pakirana, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, tada prima sva prava, obveze i odgovornosti koje se primjenjuju na specijalizirane organizacije za takvu vrstu posla.

U ovu grupu kontrolnih poslova mo0e se ubrojiti i specijalni posao ugovorne kontrole kvalitete i kvantitete robe u me unarodnom prometu, ije ugovaranje ide u korist i zpediteru i nalogodavcu . radi utvr ivanja realnog stanja zaprimljene odnosno poslane/isporu ene robe (zpediteru), a kako bi se u slu aju nepravilnosti robe ili druga ije stanja od onog navedenog u popratnim dokumentima ispitivane robe,

mogao napraviti ispravak stanja kvalitete i kvantitete, odnosno kako bi se odgovornost za utvr eno realno stanje robe mogla prebaciti na nalogodavatelja ili zpeditera (ovisno o tome kako se doka0e).

Izdavanje jam evnih pisama vrzi se pri organizaciji i obavljanju prekomorskog prijevoza, a izdavanje zpeditorskih potvrda i drugih FIATA dokumenata vrzi se samo na izri it nalog nalogodavca, a zpediter u cijelosti odgovara za to nasto navedenih podataka. Uzorkovanje robe vrzi se provjerom kakvo e robe za potrebe evidencije stanja zaprimljene kakvo e u dokumente, te za potrebe reguliranja odnosa izme u prodava a i kupca (zpeditera i nalogodavatelja).

Zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku prema tre im osobama podrazumijeva ponazanje zpeditera kao dobrog gospodarstvenika prema robi nalogodavca. Iako zpediter ne odgovara za nastale ztete (iako nalogodavac ima pravo tra0iti naknadu za ztete) on mora *poduzeti sve potrebne mjere radi osiguravanja nalogodavčevog prava na naknadu štete*, [10] a to podrazumijeva pripremne mjere i radnje, te vo enje regresnog postupka. [11]

Zastupanje nalogodavatelja u slu aju zajedni ke havarije se u prvom redu odnosi na ulogu zpeditera u likvidaciji (obra unu) ztete pokriveno osiguranjem robe u pomorskom prijevozu, odnosno osiguranjem definiranim u ugovoru o zpediciji.

Ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe ima posebno zna enje u vanjskotrgovinskom prometu. Prodavatelju je u interesu da anga0ira zpeditera koji e napraviti provjeru kvalitete kako bi prodavatelj na taj na in izbjegao sporove sa kupcem i kako bi mogao zamijeniti robu za robu sa odgovaraju om kvalitetom. Osnovni zadatak kontrolnog zpeditera je preuzeti brigu prodavatelja o kvaliteti i to na na in da izvrzi poslove kontrole kvalitete, kvantitete te kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe. [6]

Obzirom da se prijevoz bilo koje robe podrazumijeva ve i broj dana odnosno tjedana koliko poziljka putuje do svog odredizta, poseban problem nastaje kod prijevoza 0ivih 0ivotinja. Tada zpediter mora organizirati hranjenje i pojenje, zto je vrlo odgovoran posao obzirom na injenicu da male pogrezke u obavljanju ove vrste posla

zpeditera može imati katastrofalne posljedice po 0ivotinje (poziljku) nalogodavca, a isto vrijedi sa dole ivanjem robe (mesa, vo a, povr a, odnosno bilo koje druge robe nalogodavca koju je potrebno dole ivati, odnosno koja se dole uje prema dogovoru sa nalogodavcem).

Sajamski i *leasing* poslovi zbog specifi nosti svoje prirode u zpediterovoj djelatnosti spadaju u specijalne poslove zpeditera. Obavljanje konsignacijskih poslova podrazumijeva registraciju djelatnosti za obavljanje poslova zastupanja stranih tvrtki, a isto vrijedi i za me unarodne pomorske prometno agencijske poslove. Konsignacijski poslovi su specifi ni poslovi koji se odnose na zastupanje stranih tvrtki: obavljanje poslova u ime i za ra un strane tvrtke, zaklju ivanje ugovora u ime i za ra un strane tvrtke, dr0anje skladizta strane robe radi prodaje, te obavljanje servisa za odr0avanje uvezene opreme i tajnih dobara za osobnu potroznju, te davanje tehni kih i drugih usluga. [6]

Kreditiranje nalogodavatelja predstavlja jednu od najva0nijih funkcija me unarodne zpedicije u me unarodnom transportu i vanjskoj trgovini, a proizlazi iz zpediterove kreditne funkcije. Ÿpediter kreditira nalogodavca tako zto vlastitim sredstvima za njegov ra un pla a nu0ne i korisne trozkove nastale u vezi s organiziranjem otpreme, dopreme i provoz robe. Kreditiranje nalogodavatelja ovim na inom nije neophodno, odnosno mogu e je dogоворiti i druga ije pla anje nastalih trozkova sve dok je roba kod zpeditera. Za kreditiranje (pla anje trozkova sredstvima zpeditera) zpediter napla uje nalogodavcu dodatne kamate za tu uslugu, ali isto tako zpediter ima pravo tra0iti predujmove kada je tako posebno ugovoren.

Otprema, doprema i provoz zbirnog prometa zna i odluku zpeditera o koristenju povlaztenih tarifa za skupni prijevoz robe jednog ili više nalogodavaca, a osim povlaztenih tarifa prednosti takvog prijevoza su njegova brzina i kvaliteta. Zbirne poziljke se ne zaustavljaju na velikom broju me ustanica radi nadopunjavanja poziljkama nego se zaustavljaju samo pri situacijama kada je nemogu e nastaviti dalje put (npr. vozni red). Obzirom da ve i broj premjeztanja i prebacivanja odnosno u estalija manipulacija robom zna i vize lomova, kvarova i zteta robe koja se prevozi, zbirni promet omogu ava manje ztete na robi . zbog rje eg rukovanja robom.

Drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe su osiguranje povlastica, refakcija i drugih beneficija od stranih i domaćih prijevoznika i drugih sudionika u prometnom sustavu; pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih isprava potrebnih u organiziranju prijevoza robe; unutražnja zpedicija; zpeditorska kurirska služba; ostali poslovi u međunarodnoj zpediciji. [11]

3. ŠPEDITEROVO PRAVO

Pravo se može definirati kao skup zakona, pravila, uredbi odnosno pravilnika kojima se uređuju odnosi u nekoj zajednici, odnosno kao skup djelotvornih družvenih pravila koje je donijela ili priznala država. Temeljni cilj tih pravila je uređivanje određenih družvenih odnosa i utjecaj na ponazanje ljudi radi održavanja određenog družvenog uređenja koje je u interesu vladajuće družvene skupine, ali i svih ljudi koji oive u doći dojno državi. [12]

Špediterovo pravo regulirano je građanskim pravom. Izvor zpediterovog prava u Republici Hrvatskoj je *Zakon o obveznim odnosima* iz 2005. godine. *Zakon o obveznim odnosima* sadrži posebni odjeljak koji regulira osnove zpediterovog prava.

3.1. POJAM I ZNAČENJE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Posao u zpediciji regulira se zpediterskim pravom. To pravo ima svoja područja koja reguliraju posebne segmente poslova zpeditera. Primjerice, zpediterovo pravo se razlikuje od prava drugih oblika prometa, kao npr. prometnog prava ili prava međunarodne trgovine. Obzirom da se trend intenzivne globalizacije danas sve više ubrzava, tako je posljedično dozvolio razvoju transporta odnosno zpedicije, što je znalo potrebu za detaljiziranjem i specificiranjem pojedinih dijelova propisa o transportu (zpediciji) odnosno za regulacijom odnosa u ovoj djelatnosti, što je kasnije rezultiralo odvajanjem transportnog prava kao zasebne cjeline. [12]

Predmet prometnog prava su obveze i prava aktivnih sudionika u prometu, koji nastaju i koji se uspostavljaju u procesu proizvodnje prometne usluge, a regulirani su određenim pravnim aktima.

Modernizacija i ubrzani razvoj međunarodnog prometa potiče, a posebice suvremenih tehnologija transporta, uključujući i afirmaciju kombiniranoga i multimodalnoga transporta, ubrzani razvoj vanjske trgovine, poboljšanje družvenih i

gospodarskih odnosa, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava, posebice meunarodnoga trgova kog prava i prometnog prava, nametnuo je potrebu postupnog osamostaljivanja zpediterovog prava. [12]

Zpediterovo pravo ure uje odnose koji se pojavljuju tokom obavljanja zpediterovog posla (npr. odnose nalogodavatelja i zpeditera i tome sli no). S tim u svezi, obzirom da zpediter ne obavlja isklju ivo poslove zpeditera u ujem smislu nego i poslove prijevoznika, posao zpeditera se vrlo esto susre e sa pravom meunarodne trgovine, prometnim pravom, pravom multimodalnog transporta, carinskim pravom i tome sli no.

Pravo multimodalnog transporta se joz moe nazvati i pravo integralnog transporta, integriranog transporta, intermodalnog transporta, izravnog ili direktnog transporta, mjezovitog transporta, kombiniranog transporta, uzastopnog transporta, vizena inskog transporta, unimodalnog transporta, multimodalnog transporta i tome sli nim vrstama transporta. [4] Pravo multimodalnog transporta se odnosi na pravo koje ure uje me usobno povezane i me uutjecajne prometnotehnoloze aktivnosti, direktne i indirektne sudionike, prometne i druge kadrove i tehni ka pomagala u njihovom radu i druge elemente u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju. Pravo multimodalnog transporta osim toga ure uje odnose ugovornih strana u zpedicijskom poslu, kao zto je npr. posao paletizacije, kontejnerizacije, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, Huckepack i Bimodalnih transportnih tehnologija. [4]

Prometno pravo je skup pravnih pravila koja ure uju pravne odnose koji nastaju u podru ju prometa, a dijeli se na prometno upravno pravno i prometno imovinsko pravo, zatim na pomorsko pravo, pravo unutarnje plovidbe, geljezni ko pravo, pravo cestovnog prometa, zrakoplovno pravo, poztansko pravo i na tome sli ne oblike prometnog prava. [8]

3.2. PREDMET I VRSTE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Predmet zpediterovog prava može se definirati prema predmetu u užem i u širem smislu. U užem smislu ono podrazumijeva obveze, odgovornosti i prava zpeditera i nalogodavatelja koji su regulirani određenim pravnim aktima. Predmet u širem smislu osim obveza, odgovornosti i prava navedenih strana uključuje i obveze, odgovornosti i prava zpeditera i brojnih aktivnih sudionika procesa proizvodnje prometnih usluga koji su uređeni određenim pravnim aktima, odnosno pravnim pravilima. [12]

Predmet zpediterovog prava određuje se po obuhvatu sudionika zpediterovog posla (konvencionalni transport, kombinirani transport, multimodalni transport)⁵, što u konačnici znači manje ili više složene poslove koje je potrebno obaviti, odnosno zakone koji se primjenjuju (na dvije ili više strana).

Vrste zpediterovog prava se mogu promatrati kroz nekoliko podjela, i to:

- zpediterovo prisilno pravo,
- zpediterovo autonomno pravo,
- nacionalno zpediterovo pravo,
- međunarodno zpediterovo pravo,
- izvozno, uvozno i tranzitno zpediterovo pravo. [12]

Prisilno pravo podrazumijeva pravna pravila kojima se ograničavaju mogućnosti proizvoljnog sklapanja ugovora o zpediterovom poslu između zpeditera i nalogodavatelja, kako bi se spriječili sukobi i nepravilnosti pri ugovaranju zpediterovog posla odnosno održavanju odnosa dviju ili više strana ugovornog posla. Prisilno pravo uređuje odnose zpeditera i nalogodavatelja, ali to mogu biti i prisilna pravila kojima se uređuju odnosi između zpeditera i trećih osoba koje zpediteri

⁵ *Konvencionalni transport* je onaj transport koji ima jednostavne i rutinske usluge te vrlo mali obuhvat poslova, što ga čini jednostavnijom vrstom transporta. *Kombinirani transport* podrazumijeva složenije zpeditorske poslove, te zirok i zahtjevni obuhvat posla. *Multimodalni transport* pak podrazumijeva izrazito složene i kompleksne usluge, a predmet njegovih prava po obuhvatu poslova je mnogo širi, složeniji i zahtjevniji od predmeta zpediterova prava u drugim vrstama transporta. [12]

angaoiraju u procesima otpreme, dopreme i provoza nalogodavateljevih poziljaka. [13]

Špediterovo autonomno pravo može se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u ključnom elementu mogu nastati stvaranja pravnih pravila od strane subjekata zpediterovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopuzta zakonodavac. [13]

Nacionalno i međunarodno pravo su pravna pravila prema državnim granicama, pa tako nacionalno pravo uređuje odnose u nacionalnom zpediterovom poslovanju, a međunarodno pravo odnose stranaka u međunarodnom zpediterovom poslovanju. Međunarodno pravo je skup pravila koja države ili narodi prihvataju kao obvezujuće u svojim međusobnim odnosima, uključujući i odnose s međunarodnim organizacijama. Međunarodno pravo je običajno uključeno u sporazume između suverenih država i/ili proizlazi iz takvih sporazuma. [2] Međunarodno pravo se može podijeliti na javno i privatno međunarodno pravo. Međunarodno javno pravo uređuje odnose međunarodne i međunarodne organizacije, a međunarodno privatno pravo (sukob zakona) se bavi određivanjem toga koji pravni sustav je nadležan i u čijem se zakoni primjenjuju u nekom pravnom sporu. Međunarodno pravo ima veliko značenje i vrlo je važno u međunarodnoj zpediciji. Nacionalno pravo može se podijeliti na iste vrste i ima iste značajke kao međunarodno pravo, osim što se nacionalno pravo odnosi na uređivanje odnosa unutar jedne države, a ne vize njih.

3.3. IZVORI ŠPEDITEROVOG PRAVA

Izvore zpediterovog prava može se svrstati u zakonske izvore, podzakonske te autonomne izvore, pri čemu valja istaknuti da izvori zpediterovog prava i statusi zpeditera u hrvatskom pravnom sustavu stvaraju pravnu paradigmu ne samo za

obavljanje svih zadataka i poslova klasi nog europskog zpeditera, nego i njegovu transformaciju u modernog logisti kog operatora. [13] (Tablica 1.)

Tablica 1. Izvori špediterovog prava

Izvor špediterovog prava	Opis
Zakonski izvor	<ul style="list-style-type: none">• Zakon o obveznim odnosima• Zakon o posebnim uvjetima za obavljanje poslova me unarodnog otpremnika u vezi s <i>carinjenjem robe</i>
Podzakonski izvor	<ul style="list-style-type: none">• Pravilnik o polaganju stru nog ispita za djelatnike me unarodnog otpremniztva u vezi carinjenja robe• Pravilnik o davanju odobrenja za obavljanje poslova ovlažtenim carinskim otpremnicima i ovlažtenim carinskim zastupnicima
Autonomni izvor	<ul style="list-style-type: none">• Op i uvjeti poslovanja me unarodnih otpremnika Hrvatske

Izvor: Izradila autorica prema Zelenika, R., Špediterovo pravo, Rijeka, 2001., str. 67-72., Zelenika, R., Temelji logisti ke zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 558.

Autonomni izvori zpediterovog prava su izvori ija se osnovanost temelji na autonomnom reguliraju poslovnom prava od strane nedr0avnih organa. Naj ez i izvori autonomnog prava su obi aji (dobri poslovni obi aji i trgovinski poslovni obi aji), op i uvjeti poslovanja i formularni ugovori (formularno pravo), a u takvo pravo se mogu ubrojati op i uvjeti poslovanja, tipski ugovori i adhezijski ugovori te klauzule kao izvori takvog prava.

3.4. STATUSI ŠPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU

Kada se govori o statusima zpeditera, mo0e se govoriti o statusu u hrvatskom pravnom sustavu ili u bilo kojem drugom pravnom sustavu obzirom da svaka dr0ava svojim pravnim sustavom mo0e stvoriti razli ite statuse zpeditera. Tako hrvatski pravni sustav zpediterima stvara statuse koji se razlikuju od statusa zpeditera u

drugim državama Europe, zbog čega postoje razlike u npr. njemačkom pravnom sustavu, francuskom pravnom sustavu i hrvatskom pravnom sustavu.

Statusi zpeditera u hrvatskom pravnom sustavu mogu se podijeliti na:

- status komisionara,
- status agenta (zastupnika),
- status samostalnoga gospodarstvenika.

Ova podjela statusa zpeditera u hrvatskom pravnom sustavu temelji se na zpediteru u funkciju klasi nog operatora, iako ga se osim toga može promatrati kao megalogisti kog operatora (ovisno o poslovima koje obavlja), u funkciji niza logisti kog operatora i tome slično.

Zpediter u funkciji klasi noga operatora obavlja klasične osnovne i specijalne poslove. To je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnoga zanimanja sklapa u svoje ime i za tu i račun (kao komisionar za komitenta/nalogodavatelja), u ime i za tu i račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik) ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoga) i provoza (tranzita) robe svojih naloga odavatelja s pomoću prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne, sporedne poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [14] Zpediter u statusu komisionara je najzastupljeniji status, i to ne samo u Hrvatskoj nego i u cijeloj Europi, obzirom da su poslovi posredovanja između izvoznika i uvoznika, a zpeditera tog statusa vrijede pravila o ugovoru o zpediciji *Zakona o obveznim odnosima*. Zpediter koji poslove obavlja u statusu agenta je pravna / fizička osoba koja obavlja poslove po nalogu, za račun i u ime naloga odavatelja, dok zpediter u statusu komisionara podrazumijeva posredništvo između naloga odavatelja i drugih sudionika (agenata), a za razliku od agenta obavljuju poslove u svoje ime, ali po nalogu i za račun svog naloga odavca.

Zpediter u statusu agenta može imati dodatno detaljiziran status prema poslovima koje obavlja i to su sljedeći poslovi:

- obavlja brojne kompleksne, stru ne i odgovorne poslove i radnje u carinskom postupku,
- sklapa ugovore o transportnom osiguranju.

Prilikom obavljanja poslova u vezi carinskog postupka zpediter predstavlja carinskog obveznika, stoga ima status carinskog obveznika, s privatnopravnog (ugovornog) stajalizta je zpediter zastupnik nalogodavatelja, a s javnopravnog (carinskopravnog) stajalizta punomo nik nalogodavatelja, odnosno carinskog obveznika u smislu pojma punomo nika u op em upravnom postupku, iz ega proizlazi da u postupku carinjenja i op enito u carinskom postupku zpediter nije stranka nego nalogodavatelj. [12]

Prema poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju, a obzirom da zpediter vrlo esto vrzi ovu uslugu za svog komitenta / nalogodavatelja, u praksi zpediter prilikom sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nastupa u ime, po nalogu i za ra un nalogodavatelja (kao agent, tj. zastupnik), zto zna i da je zpediter kao ugoverateli osiguranja, u pravilu ugoverateli me unarodnog kargo transportnog osiguranja zapravo punomo nik svog nalogodavca, kao zto je prethodno opisano. Iz tog razloga zpediter u statusu agenta pri poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nema posebnih obveza i prava iz sklopljenog ugovora o transportnom osiguranju, nego obveze i prava imaju nalogodavatelj (osiguranik) i osiguravatelj. [12]

Kada se pak govori o zpediteru u statusu samostalnog gospodarstvenika, govori se o zpediteru gospodarstveniku koji posluje kao posrednik izme u svog nalogodavatelja i mnogih drugih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, koji obavlja zpediterske poslove *u svoje ime i za svoj račun*, odnosno u vlastito ime i za vlastiti ra un. [12]

Obzirom da se zpediter u ovom statusu javlja u slu ajevima kada zpediter sa svojim nalogodavateljem ugovori organizaciju otpreme ili dopreme robe na temelju forfaitnog stava i u slu aju kada se zpediter u multimodalnom transportu javlja u funkciji operatora multimodalnog transporta, zpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika moe se prikazati kroz obavljanje sljede ih poslova:

- zpediter i forfaitni stav,
- zpediter i operator multimodalnog prijevoza,
- zpediter kao operator multimodalnog prijevoza,
- zpediter kao krcatelj ili poziljatelj robe,
- zpediter kao primatelj robe.

Multimodalni prijevoz je prijevoz robe s pomo u najmanje dvije razli ite grane na osnovi jedinstvenog ugovora iz mesta u dr0avi gdje je poduzetnik prijevoza preuzeo robu do mesta odre enog za isporuku u drugoj dr0avi, odnosno multimodalni prijevoz terete koji se ve nalaze na nekom transportnom sredstvu prevozi i rukuje s njima zajedno s transportnim sredstvima i brine o njihovom zajedni kom prevoenju na nekom drugom transportnom sredstvu. [9]

Multimodalnim prijevozom bave se veliki zpediteri, dok se srednji njime bave nezto rje e. Najviza funkcija u kojoj se danas javljaju klasi ni me unarodni zpediteri, prije svega mega zpediteri, ali to ine ponekada i neki srednji zpediteri, je *funkcija operatora multimodalnoga transporta* (MTO . engl. *Multimodal Transport Operator*), jer on izdavanjem FIATA⁶-teretnice za multimodalni transport objedinjuje funkcija klasi noga organizatora transportnih procesa i prijevoznika. U takvom sluaju zpediter, kao operator multimodalnoga transporta odgovara za izbor i rad svih osoba koje je anga0irao u multimodalnim transportnim lancima. [14]

Dakle, zpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika moe se prikazati jedino kroz podstatuse koji su u svezi multimodalnog prijevoza, obzirom da komisionari i agenti ne mogu na sebe preuzeti obvezu multimodalnog prijevoza, osim ako isti obavljaju za samostalnog gospodarstvenika. Forfaitni (stalni) stav je karakteristika navedena u FIATA-teretnici, koja propisuje da zpediter odgovara za posljedice svih aktivnosti drugih sudionika i jim se uslugama on slu0io u izvrzenju posla. Odnosno, kada zpediter s nalogodavateljem ugovori otpremu i dopremu robe na temelju forfaitnoga stava, on odgovara za izbor i rad svih osoba koje je anga0irao u izvrzavanju doti ne nalogodavateljeve dispozicije, ili preciznije, ugovaranje

⁶ FIATA je Me unarodni savez zpediterskih udru0enja, nevladina organizacija koja danas predstavlja visokosofisticiranu industriju sa vize od 40.000 zpediterskih i logisti kih poduze a.

forfaitnog stava podrazumijeva pove anje odgovornosti zpeditera. [12] Ovo uvelike ide u prilog te osigurava nalogodavatelja da će posao biti izvrzen na najbolji mogu i na in, koriste i najbolju kombinaciju dostupnih resursa, dok će sa druge strane zpediter ugovaranjem forfaitnog stava uspjeti smanjiti razinu trozkova obavljenog posla.

Podsistave statusa zpeditera kao samostalnog gospodarstvenika može se saoeti unutar veće cjeline multimodalnog transportnog sustava. Zbog prirode multimodalnog prijevoza u svijetu dolazi do znajnih pomaka po pitanju brzine i efikasnosti kao i do smanjenja trozkova transporta. Ovo za Hrvatsku zna i već mogunost uključivanja u Europski prometni sustav. [3]

4. UGOVOR O ŠPEDICIJI

Pri sklapanju zpediterovog posla s obzirom na kompleksnost samog posla i na broj sudionika, podrazumijeva se sastavljanje odnosno sklapanje ugovora o zpediciji. Složenost takvog posla prema prisilnim pravnim pravilima obvezuje stranke da na taj način ostvare uvjete obavljanja posla odnosno zpediterske usluge u skladu sa *Zakonom o obveznim odnosima*.

4.1. POJAM UGOVORA

Ugovor o zpediciji može se definirati kao dvostrano obvezni ugovor obveznog prava na temelju kojeg se zpediter obavezuje da će nalogodavatelju (komitentu) u initijalan ili vize zpediterskih poslova (poslova organiziranja otpreme i dopreme robe svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putovima), a nalogodavatelj (komitent) se obavezuje da će zpediteru platiti određenu naknadu za usluge (proviziju) i naknadu trozkova. [1]

Ugovor o zpediciji inačica osnovu gospodarske djelatnosti zpedicije odnosno trgovine koga prava, a u Hrvatskom pravnom sustavu ugovor o zpediciji ima sljedeće značajke:

- ugovor o zpediciji je posao gospodarskog, odnosno trgovine koga prava,
- ugovor o zpediciji je dvostrani ugovor,
- ugovor o zpediciji je neformalan ugovor,
- ugovor o zpediciji je ugovor o organizaciji otpreme i dopreme robe,
- ugovor o zpediciji ubraja se u skupinu transportnih ugovora, ugovora o trgovinskim uslugama i ugovora o komisionu,
- ugovor o zpediciji stvara trajni odnos, itd. [1]

4.2. STRANKE UGOVORA

Ugovorne stranke u ugovoru o zpediciji (otpremniztvu, otpremanju) jesu zpediter (otpremnik) i nalogodavatelj. Ÿpediter može biti pravna ili fizi ka osoba koja je registrirana (upisana u sudski registar) za obavljanje zpeditorske (otpremni ke) djelatnosti, dok nalogodavatelj može biti bilo koja pravna ili fizi ka osoba koja se koristi u obavljanju poslova iz svoje djelatnosti uslugama me unarodnog zpeditera, a nalogodavatelj je tada bilo koja osoba koja se bavi izvozom i uvozom robe . izvoznici i uvoznici. [1]

U samom zpediterovom ugovoru osim zpeditera i nalogodavatelja mogu se regulirati odnosi i sa tre im strankama sa kojima će se obavljati zpeditorski posao, ili se takav ugovor sastavlja u cijelosti odvojeno od ugovora kojeg su sklopili zpediter i nalogodavatelj. [12]

Ugovor o zpediciji . kao osnova zpeditorske djelatnosti, ini samostalnu kategoriju gospodarskog, odnosno trgova kog prava, a na taj se ugovor primjenjuju pravila o ugovoru o zpediciji koja su utvr ena u odredbama *Zakona o obveznim odnosima*, ali je odredbom istoga Zakona dana mogu nost da se pitanja odnosa nalogodavatelja i zpeditera koja nisu regulirana odredbama navedenih lanaka na odgovaraju i na in rjezavaju primjenom pravila o ugovoru o komisionu (l. 771. . 789.) odnosno trgovinskom zastupanju (l. 790. . 812.). [1, 12] U slu aju da se stranke sukobe oko odre enih pitanja koja se ne ure uju odredbama o ugovoru o zpediciji sadr0anim u tom Zakonu, strane sukob mogu riježiti putem ugovora o komisionu odnosno putem trgovinskog zastupanja.

Ugovorom o zpediciji ztite se prava obju stranaka ugovora, osigurava se ispunjenje obveza stranaka koje proizlaze iz prava druge stranke, te se propisuju odgovornosti koje svaka stranka snosi za vlastite postupke i za druge stranke zpediterovog posla.

Tablica 2. Obveze, prava i odgovornosti stranaka ugovora o špediciji

Stranka	Opis	
ŠPEDITER	OBVEZE	Obveza zpeditera: da postupa s pa0njom dobrog gospodarstvenika; da upozori nalogodavatelja na nedostatke naloga; da postupa po uputama nalogodavatelja; da obavi instradaciju; da prihvati (i preda) poziljku i upozori nalogodavatelja na nedostatke pakiranja, ozte enja ambala0e, ozte enja ili manjka sadr0aja; da obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da uva stvari; da bira tre e osobe; da sklapa potrebne ugovore; a osigura stvari; da odredi koli inu i uzima uzorke; da obavjeztava nalogodavatelja i uva njegove interese; da pola0e ra un nalogodavatelju.
	PRAVA	Pravo zpeditera: na naknadu za svoje obavljene usluge; na naknadu trozkova i predujam; da ga nalogodavatelj pravodobno obavijesti o opasnim stvarima i dragocjenostima; zpediterovo zalo0no pravo; zpediterovo zadr0ajno pravo (pravo retencije)
	ODGOVORNOSTI	Odgovornosti zpeditera: za vlastite postupke; za rad podzpeditera i me uzpeditera; za rad drugih osoba (osim drugoga zpeditera).
NALOGO-DAVATELJ	OBVEZE	Obveza nalogodavatelja: da postupa s pa0njom dobrog gospodarstvenika; da primjerno pripremi poziljku za otpremu, dopremu ili provoz; da pravodobno preda zpediteru potrebne dokumente za otpremu, dopremu ili provoz stvari; da pravodobno stavi na raspolaganje i preda stvari zpediteru radi otpreme, dopreme ili provoza; da plati zpediteru naknadu za obavljene usluge; da plati zpediteru opravdane trozkove; da pravodobno obavijesti zpeditera o opasnim stvarima i dragocjenostima.
	PRAVA	Pravo nalogodavatelja: da ga zpediter pravodobno

		upozori na nedostatke njegova naloga; da zpediter postupa po njegovim uputama; da obavi instradaciju; da zpediter primi (i preda) njegovu poziljku i da ga upozori na nedostatke pakiranja, ozte enja ambala0e, ozte enja ili manjka sadr0aja; da zpediter obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da zpediter uva njegove stvari; da zpediter bira tre e i primjerene osobe i da s njima sklapa posebne ugovore; da ovlasti zpeditera na osiguranje njegovih stvari; da ovlasti zpeditera za odre ivanje koli ine i uzimanje uzoraka; da ga zpediter obavjeztava i uva njegove interese, da mu zpediter pravodobno pola0e ra une.
	ODGOVORNOSTI	Odgovornosti nalogodavatelja: za vlastite postupke; za postupke drugih osoba.

Izvor: Zelenika, Ratko, Temelji logisti ke zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 578.. 616.

Valja primijetiti da obveze jedne stranke ugovora ovise o pravima druge strane i obrnuto.

Svaka stranka snosi odgovornost za vlastite postupke odnosno za posljedice odstupanja od postupaka koji nisu u skladu sa propisanim i navedenim obvezama poztivanja prava druge strane, pri emu i nalogodavatelj i zpediter snose odgovornosti i za svoje postupke, ali i za postupke drugih strana . zpediter za postupke podzpeditera i me uzpeditera sa kojima tako er sklapa ugovor o zpediterovom poslu, ali zpediter ne snosi odgovornost za rad drugih zpeditera. Nalogodavatelj mo0e zahtijevati ispunjenje svog prava da zpediteru preda odgovornost (zadatak) izbora tre e osobe za izvrzenje danog zpediterovog posla, odnosno da zpediter izabere primjerene osobe kao i pravo da zpediter umjesto nalogodavca snosi brigu i odgovornost o sklapanju posebnih ugovora.

U Hrvatskom pravnom sustavu zpediter odgovara za izbor prijevoznika i izbor drugih osoba s kojima je u izvrzenju naloga sklopio ugovor, ali ne odgovara i za njihov rad, osim ako je tu odgovornost preuzeo ugovorom. [10]

Isto tako, obje stranke imaju obveze, prava i odgovornosti u posebnim slučajevima otpreme, dopreme i provoza robe. Obveze, prava i odgovornosti u posebnim slučajevima otpreme, dopreme i provoza robe za *zpeditera* su: [13]

- Otprema, doprema i provoz robe s fiksnom⁷ naknadom
 - Kada je ugovorom o zpediciji određena jedna ukupna svota za izvrzenje naloga, ona obuhvaća cijelokupnu naknadu za sve usluge po osnovi zpedicije, naknadu za prijevoz te naknadu za sve ostale trozkove (ako nije druga ije dogovorenog ugovora o zpediciji). Zpediter u ovom slučaju odgovara i za rad drugih osoba kojima se na temelju ovlastenja iz ugovora o zpediciji koristio. [10]
- Zbirna otprema, doprema ili provoz robe
 - Zpediter nema pravo zadržati (nepredviđenu) uzetnu u vozarnici jer zpediter obavlja poslove za račun nalogodavatelja (osim ako nije druga ije dogovorenog). Ako zpediter organizacijom zbirne otpreme, dopreme ili provoza robe postigne razliku u vozarnici, zpediter ima pravo na dodatnu naknadu. [10] Ukoliko zpediter ostvari uzetnu u vozarnici prilikom organizacije zbirnog transporta, te ukoliko je zadržani ostvaren uzetnu, tada nema pravo na posebnu dodatnu naknadu. [10]
- Kada se zpediter javlja u funkciji operatora cijelokupnoga transportnoga potvjeta (MTO)
 - Pod ovim uvjetom, zpediter odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u transportnom procesu.
- Kada zpediter sam obavlja prijevoz ili druge poslove
 - Samostalno obavljanje prijevoza ili drugih poslova zpeditera može (ali ne mora) biti isključeno ugovorom o zpediciji. Ako zpediter samostalno

⁷ Ugovorom o zpediciji je moguće odrediti jednu ukupnu svotu (pauzalni, fiksni ili forfaitni stav za sve zpeditorske, transportne i druge poslove, naknade i trozkove) za izvrzenje naloga o otpremi, dopremi i provozu robe. [10]

obavlja prijevoz ili druge poslove, preuzima sva prava, obveze i odgovornosti takvog posla.

Obveze, prava i odgovornosti u *posebnim slučajevima* otpreme, dopreme i provoza robe za *nalogodavatelja* su: [13]

- Otprema, doprema i provoz robe s fiksnom naknadom
 - Kada nalogodavatelj ugovori fiksnu naknadu, ima sve obveze kao da sa zpediterom nije dogovorio otpremu, dopremu ili provoz robe s fiksnom naknadom. Kada ugovori fiksnu naknadu, ima obveze kao da je sa zpediterom dogovorio prijevoz sa posebnim cijenama. Kada se ugovori fiksna naknada, nalogodavac ima minimalnu odgovornost, ali je jednako odgovoran za vlastite postupke, iako tada ne odgovara za postupke drugih osoba. [13]
- Kod zbirne otpreme, dopreme i provoza robe
 - Obveze, prava i odgovornosti nalogodavca ostaju iste neovisno o tome zto je dogovoren u svezi sa zbirnim prijevozom. Nalogodavatelj ima pravo na razliku u vozarini (ako ju je pretplatio ugovorom) koju zpediter ostvari.
- Operator cjelokupnog transportnog pothvata
 - Kod sklapanja ugovora o multimodalnom transportu s operatorom cjelokupnog transportnog poduhvata, nalogodavatelj zadržava iste obveze, prava i odgovornosti kao da je sklopio klasi ni ugovor o zpediciji.
- Kada zpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove
 - Obveze, prava i odgovornosti koje snose stranke ugovornog odnosa ovise o vrsti djelatnosti . posla . kojeg se obavlja. Primjerice ako nalogodavatelj sklopi ugovor o prijevozu stvari, na njegove odnose sa zpediterom se primjenjuju pravila transportnog prava; ako se sa zpediterom sklopi ugovor o uskladiztenju stvari, primjenjuju se pravila iz ugovora o skladiztenju (neovisno o ugovoru o zpediciji). [13]

- Kada zpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove, odnosi stranaka u takvim zpediterskim poslovima se najčešće regulira sa tri pravna odnosa:
 - *Pravni odnosi u špediciji*: ugovor o zpediciji, odnosno pravna pravila zpediterovog prava,
 - *Pravni odnosi u transportu*: ugovor o prijevozu stvari, odnosno pravna pravila transportnog prava,
 - *Pravni odnosi u skladištenju*: ugovor o uskladiztenju stvari, odnosno pravna pravila skladiznog prava.

4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA

Bitnim elementima ugovora smatraju se oni bez kojih ugovor nije valjan. Nebitni elementi govora o zpediciji su oni elementi bez kojih se ugovor može smatrati valjanim, s obzirom da nebitni elementi ne utječu na kvalitetu posla kojeg obavlja zpediter, odnosno ne utječu na odnose stranaka ugovornog odnosa zpediterovog posla.

Elementi ugovora o zpediciji⁸ mogu biti bitni i nebitni. Bitni elementi su predmet ugovora o zpediciji, cijena zpediterskih usluga i ostali bitni elementi ugovora o zpediciji. Nebitni elementi ugovora su: broj i datum ugovora, brojevi telefona i telefaksa zpeditera i nalogodavatelja; imena i prezimena djelatnika koji će obavljati operativne poslove; kome se zalju dokumenti i obraćuni; naznaka o kontroli obraćuna trozkova i carine (i carinskih pristojbi), naznaka o izdavanju jamstvenih pisama i FIATA i sl. [1]

Dakle, u bitne elemente ugovora o zpediciji ubrajaju se predmet ugovora i cijena usluga te ostali bitni elementi ugovora o zpediciji. Predmet ugovora o zpediciji

⁸ Elementi ugovora o zpediciji se odnose na elemente koji se smatraju bitnim odnosno koji se uobičajeno koriste u standardnim ugovorima o zpediciji. Za složenije transportne poslove javljaju se i mnogi drugi bitni elementi ugovora o zpediciji.

su poslovi koji se ugovaraju tim ugovorom (osnovni i specijalni poslovi) odnosno predmet ugovora je zpediterski posao neovisno o tome koliko poslova sadrži ugovor. Obzirom da ugovorom moraju biti obuhvaćeni svi poslovi koje se zpediter obvezuje izvrziti, te obzirom da to gotovo u pravilu obuhvaća a izuzetno velik broj popratnih poslova, kao predmet ugovora može se navesti organizacija prijevoza, bez posebnog isticanja pojedinačnih poslova koji spadaju u kategoriju organizacije prijevoza. Takav ugovor o zpediciji na primjeru na in određene i pojedinačne obveze, prava i odgovornosti zpeditera i nalogodavatelja, a koje zapravo proizlaze iz prisilnopravnih i ugovornih odnosno autonomnih akata i pravila. [1]

Cijena zpediterskih usluga podrazumijeva visinu naknade za zpediterski posao, a može se ugovoriti tarifom zpeditera ili posebnim ugovorom za definiranje odnosno ugovaranje cijene usluge i/ili visinu naknade za uslugu može odrediti sud. Ako cijena nije unaprijed ugovorena putem ugovora o zpediciji niti posebnim ugovorom za definiranje visine naknade za uslugu zpeditera, tada je nalogodavatelj dužan platiti naknadu koja se određuje tarifom zpeditera ili naknadu može odrediti sud.

Bez obzira na odredbe prisilnoga i autonomnoga prava, preporuka se zpediterima da ugovorom o zpediciji vrlo određeno reguliraju sva pitanja o cijenama svojih usluga (pojedinačnim ili skupnim), o plaćanju i naplati tu ih trozkova, o plaćanju i naknadi carine i carinskih pristojbi, o naplati predujma, o kreditiranju nalogodavatelja i tome slično. To posebice vrijedi za vrlo složene i dugotrajne transportne potpovite, za ugovore o zpediciji koji se odnose na kombinirane i multimodalne transporte. [1, 12]

Za određivanje cijena ovakvih usluga je potrebno angažirati unutarnjeg ili vanjskog stručnjaka obzirom da politika zpediterskih poduzeća ima vise vrsta odnosno primjenjuje se za vise kategorija u poslovanju takvog poduzeća, a iz njega proizlazi kompleksnost politike cijena / tarifa koje zarađuju zpediterovo poduzeće. U sklopu svoje finansijske politike zpediterska poduzeća trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati koristenje zpediterskih usluga, koje se mogu postići i proporcionalnim (linearnim) zpediterskim tarifama, degradativnim

zpediterskim tarifama, progresivnim zpediterskim tarifama, te preferencijalnim zpediterskim tarifama. [12]

O definiranju ostalih bitnih elemenata ugovora o zpediciji ovisi sigurnost, to nost i drugi vrlo va0ni elementi obavljanja zpediterovog posla. Kako se kvaliteta obavljenog posla promatra po obuhvatu to nosti obavljanja posla prema ugovorenim odrednicama te prema obuhvatu definiranih poslova odnosno usluga na koje se zpediter obvezao, zadovoljstvo nalogodavca ovisi o sposobnosti zpeditera da ispuni svaku ugovorenu stavku. Kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost nesporazuma (i sl.) odnosno sukoba izme u dviju stranaka, ostali bitni elementi ugovora moraju biti to no i detaljno precizirani. To su: koli ina, te0ina i vrsta pakiranja robe; trgova ki naziv robe na dva jezika, zifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu; vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovaraju oj stranoj valuti; uvjeti isporuke . paritet kao npr. CIF Incoterms 2000.; uvjeti pla anja; na in prijevoza; rok isporuke; transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja; kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe; obavljanje radnji u carinskom postupku i pla anje carine i carinskih pristojbi (potonje pri uvozu); (o) naziv i nadle0nost suda ili arbitra0e; izjava, priop enje da zpediter posluje po Op im uvjetima poslovanja me unarodnih otpremnika Hrvatske itd. [12]

Nebitnim elementima ugovora o zpediciji se, kao zto je spomenuto, smatraju oni elementi bez kojih se ugovor o zpediciji i dalje smatra va0e im.

4.4. OBLIK UGOVORA

Oblik ugovora o zpediciji prvenstveno se odnosi na njegovu formu. Iako ugovor o zpediciji moe biti neformalno sklopljen, njegov oblik je formalan. Preciznije, ugovor o zpediciji trebao bi biti sklopljen prema unaprijed predvi enom obliku i to pismeno, neovisno o tome kojim putem je ugovor sklopljen (telefaksom, telefonom, elektroni kim putem, preko punomo nika, adhezijom ili prezutnim sklapanjem), a

kada je rije o sklapanju ugovora na daljinu, isti i dalje mora biti potvrđen (sklopljen) pismenim putem, a za bilo koji ugovor o zpediciji neovisno o načinu sklapanja, postoji propisana forma.

Oblik (forma) ugovora o zpediciji mora imati sljedeće elemente:

- suglasnost volja stranaka,
- predmet ugovora o zpediciji,
- osnova ugovora o zpediciji,
- sposobnost (pravna). [10]

Ugovor o zpediciji smatra se valjanim odnosno sklopljenim kada se zpediter i nalogodavatelj slože oko bitnih elemenata ugovora (suglasnost volja), stoga bitni elementi ugovora obavezno moraju biti definirani u ugovoru o zpediciji, a u suprotnom ugovor nije valjan obzirom da tada ne zadovoljava obveznu formu ugovora o zpediciji. Predmet u ugovoru mora biti moguće jednako kao i bitni elementi navedeni u ugovoru, a ako predmet ugovora nije moguće, dopuzten i određen, tada ugovor nije valjan, što vrijedi i sa osnovnom ugovora. Ukoliko ugovorna obveza nema dopuztenu osnovu, te ukoliko pravna osoba nije sposobna sklopiti ugovor o pravnom prometu u okviru svoje pravne sposobnosti, ugovor također nije valjan. [10]

Osim toga, opći uvjeti poslovanja moraju biti uključeni u ugovor o zpediciji kao njen sastavni dio, a uz ugovor o zpediciji se prilaže i dispozicija obzirom da se na temelju nje izrađuje ugovor o zpediciji.

4.5. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA

Ugovore o zpediciji moguće je sklopiti na vize na ina, od kojih su svi jednakonosni, odnosno svaki ugovoren odnos na bilo koji od dolje navedenih načina ugovaranja snosi svoje prednosti odnosno nedostatke.

Načini sklapanja ugovora su:

- sklapanje ugovora o zpediciji telefonom,
- sklapanje ugovora o zpediciji telefaksom,
- elektroni ko sklapanje ugovora o zpediciji,
- sklapanje ugovora o zpediciji preko punomo nika,
- sklapanje ugovora o zpediciji pristupanjem (adhezijom),
- prezutno sklapanje ugovora o zpediciji. [12]

Svako sklapanje ugovora o zpediciji *na daljinu* zpeditera i nalogodavca (kao zto je sklapanje ugovora telefonom, telefaksom, elektroni ko sklapanje ugovora) sa sobom nosi odre en rizik i odre ene probleme, iako u prvom redu ovi na ini sklapanja ugovora predstavljaju moderan na in pojednostavljenja i ubrzanja procesa ugovaranja zpediterovog posla. No ipak, radi fizi ke udaljenosti moe do i do niza problema. Neovisno o tome, sklapanje ugovora putem telefona je valjano, ali pod uvjetom da obje stranke drugoj strani moraju pismenim putem potvrditi izjave (odnosno ponudu) o ugovorenom poslu. Pravni problemi koji mogu proiza i iz sklapanja ugovora ovim putem su:

- kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o zpediciji telefonom sudjelovale ovlastene osobe zpeditera i njegova nalogodavatelja?
- tko snosi ztetne posljedice koje zbog prekida ili nejasno a tijekom telefonskog razgovora mogu nastati?
- kako dokazati postojanje ugovora o zpediciji sklopljenog telefonom?

Sklapanje ugovora o zpediciji telefaksom je tako er mogu e, ali se eventualni raskid ugovora mora napraviti 7 dana nakon slanja odnosno primitka istog, a isto vrijedi za elektroni ko sklapanje ugovora o zpediciji, osim ako nije druga ije ugovoreno.

Sasvim je druga ija priroda sklapanja ugovora preko punomo nika ili pristupanjem. Punomo nikom se smatra osoba kojoj je povjereno obavljanje poslova. Sklapanje ugovora pristupanjem (adhezijom) se obavlja bez prethodnih razgovora o bitnim elementima ugovora koje on obavezno mora sadr0avati, i to primjerice kada zpediter zalje ponudu (potencijalnom) nalogodavcu. Obzirom da odredbe Op ih

uvjeta (izvozna ili uvozna dispozicija adhezijskog ugovora) imaju trajni karakter te se ne mijenjaju, nalogodavac može prihvati ili odbiti ponudu, ali se uvjeti koji stoje u ugovoru nikako ne mogu mijenjati. Ipak, prema stupnju dopuztenog odstupanja od unaprijed uglavljenih ugovornih uvjeta u pravnoj teoriji se pravi razlika između tri vrste adhezijskih ugovora: potpuno adhezijski ugovori, tipski (adhezijski) ugovori te opći uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori. Potpuno adhezijski ugovori se sklapaju samo kada ponuđeni prihvati sve uvjete ugovora *en bloc*, te nisu dopuztene nikakve modifikacije. Tipski ugovori su fleksibilnija forma ovih ugovora za koju se priprema nacrt ugovora, ali se dopuztaju pregovori. Opći uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori prepostavljaju opće uvjete kao dio ugovornih odredbi koje stranke uključuju u svoje ugovore. [12]

Prezutno sklapanje ugovora o zpediciji znači da se podrazumijeva izvrzenje nekog posla iako za njega nije sastavljen ugovor o zpediciji. Naime, moguće je da isti zpediter odnosno isti nalogodavac neki broj puta dogovore zpeditersku uslugu svaki put sa identičnim uvjetima. Kada zpediter od tog istog nalogodavca primi robu sa svom dokumentacijom radi organizacije zpediterovog posla, ali bez prethodno sklopljenog ugovora o zpediciji, zpediter nastavlja manipulirati robom nalogodavatelja bez ugovora, obzirom da nije dozlo do izmjena u ugovoru niti do raskida istog sa bilo koje strane. Ukoliko je pak dogovoren da se za svaki zpediterski posao treba sastaviti zaseban ugovor, te ako nalogodavac isporuči robu zpediteru radi organizacije prijevoza robe, zpediter nije dužan istu preuzeti obzirom da nisu ispunjeni uvjeti iz ranije sklopljenog ugovora o zpediciji (za neku drugu robu istog nalogodavatelja).

4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA

Trajanje ugovora o zpediciji može se proizvoljno dogovoriti između zpeditera koji će izvrziti uslugu te njegovog nalogodavca. Kao što je već opisano prijevodu o prezutnom sklapanju ugovora o zpediterovom poslu te u točki 5.4. *Oblik (forma) ugovora o špediciji*, ugovor ne mora obvezno biti sklopljen u pisanom obliku za svaki

pojedini nalog koje se predaje zpediteru, obzirom da ugovor prvenstveno služi definiranju predmeta posla (temeljem dispozicije) i definiranju uvjeta pod kojima će se obaviti posao odnosno primijeniti pravna pravila za obvezne odnose ovih dvaju stranaka.

Prema tome, kada je ugovor jednom ugovoren, u ugovoru ne mora biti definirano trajanje ugovora nego stranke mogu napraviti ugovor o obavljanju posla, a koji se može primjenjivati za svaku poziljku robe koju nalogodavac dostavi zpediteru. Tada zpediter (prezutno) preuzima robu za koju će organizirati prijevoz (osim ako nije druga ije dogovoreno), a za tu robu od istog nalogodavatelja i dalje vrijedi ranije sastavljen ugovor o odnosima tog zpeditera i nalogodavca.

Ugovor o zpediciji može imati navedeno trajanje, ali ga i ne mora obavezno sadržavati. Kako je forma ugovora određena tako da mora sadržavati bitne elemente ugovora kao što su količina, težina i vrsta pakiranja robe, trgovski naziv robe na dva jezika, zifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu, zatim vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajuoj stranoj valuti, uvjeti plaćanja, način prijevoza, rok isporuke, transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja, kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe i tome slično, zpediter i nalogodavac ne moraju za svaki posao sastavljati odnosno potpisivati isti ugovor, ali sa izmjenom opisa poziljke, niti pismeno potvrđivati produljenje trajanja ugovornog odnosa stranaka nego se uvjeti koji se mogu prenijeti na svaki sljedeći posao. prenose, a uvjeti koji se izmjenjuju (npr. količina, težina i vrsta pakiranja robe, trgovski naziv robe na dva jezika, vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajuoj stranoj valuti, rok isporuke i tome slično) nalogodavac zpediteru dostavlja navedene unutar popratnih dokumenata koji prate robu koju je nalogodavac poslao zpediteru na otpremu odnosno provoz robe.

Trajanje ugovora o zpediciji je proizvoljno na dogovor strankama. Ukoliko zpediter želi unaprijed sastaviti ugovor o zpediciji za svaku pojedinu narudžbu usluge nalogodavca (sa unaprijed definiranim trajanjem ugovora), a kako ne bi dozlo do iznenadnih poziljki nalogodavca zbog kojih bi mogao nastati zastoj u organizacijskom procesu zpeditera, te kako bi zpediter osigurao pravodobnu isporuku te pojednostavio

organizaciju izvrzenja usluge za svoje nalogodavce, počeljno je da isti takve i tome sli ne uvjete navede prilikom sastavljanja *prvog* ugovora sa nalogodavcem kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost prepostavke nalogodavca o prezutnom sklapanju ugovora o zpediciji.

Zakon o obveznim odnosima propisuje da trajni obvezni odnos s odre enim rokom trajanja prestaje kad rok istekne, osim kad je ugovoren ili zakonom odre eno da se poslije isteka roka obvezni odnos produžuje za neodre eno vrijeme, ako ne bude pravodobno otkazan, te da ako trajanje obveznog odnosa nije odre eno, svaka ga strana može okonati otkazom; da otkaz mora biti dostavljen drugoj strani; da se otkaz može dati u svako doba, samo ne u nevrijeme; da otkazani obvezni odnos prestaje kad istekne otkazni rok odre en ugovorom, a ako takav rok nije odre en ugovorom, odnos prestaje nakon isteka roka odre enog zakonom ili običajem, odnosno istekom primjerenog roka; da strane mogu ugovoriti da će njihov obvezni odnos prestati samom dostavom otkaza, ako za odre eni slučaj zakon ne nare uye zto drugo; da vjerovnik ima pravo zahtijevati od dužnika ono što je dospjelo prije nego zto je obveza prestala protekom roka ili otkazom. [10]

Ukoliko jednom sastavljen ugovor zbog potreba nalogodavca mora biti promijenjen, u praksi se ne vrzi raskid važeće eg ugovora te sastavljanje novog nego se vrzi izmjena postojeće eg (važeće eg) ugovora. U tom slučaju, neovisno o tome da li je zpediter već u procesu izvrzavanja posla temeljem trenutnih odredbi važeće eg ugovora, nalogodavac može pravodobno izmijeniti ugovor, a zpediter je dužan nastaviti odnosno reorganizirati proces zpeditorske usluge nalogodavcu u skladu sa izmijenjenim odredbama.

Ukoliko nastane zteta radi izmjene ugovora, tada nalogodavac snosi svu odgovornost za navedeno. Ukoliko bilo koja stranka otkaze ugovor drugoj stranci, vrijedi pravilo da se do tada izvrzene usluge moraju (na)platiti. Isto tako, ako bilo koja stranka izvrzi izmjene ugovora, stranka koja je izvrzila izmjene odgovara za eventualne posljedice tih izmjena (ukoliko se dokaze da su izmijenjeni uvjeti prouzrokuju ili ztetu).

Zakon o obveznim odnosima daje neograni eno pravo nalogodavatelju da moe odustati od ugovora po svojoj volji, ali mu istodobno name e i obvezu da je u tom slu aju duan nadoknaditi zpediteru sve trozkove zto ih je do tada imao i isplatiti mu razmjeran dio naknade za dotadaznji rad, te da snosi i druge ekonomiske posljedice, jer je zpediter legalno poduzimao sve dotadazne poslove i radnje za nalogodavateljev ra un. [1,12]

Ugovor o zpediciji moe prestatи u slu ajevima:

- kada je zpediteru ili njegovom nalogodavatelju onemogu eno izvrzenje (zakonska nemogu nost ili slu aj vize sile),
- likvidacijom (ste ajem) bilo koje stranke,
- opozivom naloga od nalogodavatelja, ili kada zpediter otkae izvrzenje nalogodavateljeve dispozicije. [12]

5. ZAKLJUČAK

Žpedicija je složeni, dinamički, stohastički i logistički sustav koji se bavi transportnom robe, ili preciznije, otpremom, dopremom odnosno provozom robe na nacionalnoj razini (razini jedne države) i/ili na međunarodnoj razini (između u minimalno dvije države), pri čemu iz potonjeg posla zpeditera proizlazi glavnina kompleksnosti zpediterovog posla te samim time zpediterovog prava. Žpedicija se može objasniti kao aktivnost sa skupom specifičnih poslova, funkcija, operacija, pravila i vještina koje zajedno im djelovanjem omogućavaju uspješnu realizaciju naloga nalogodavca. Najkompleksniji dio žpedicije je međunarodna žpedicija.

Kako je brisanje tradicionalnih granica pogodovalo globalizaciji poslovanja, tako su se i zpeditorska poduzeća morala okrenuti pružanju usluga međunarodne žpedicije kako bi se zadovoljile potrebe nalogodavaca, ali i kako bi zpeditorska poduzeća ostala u toku sa postojećim trendovima u njihovoj okolini.

Danas su globalizacija i razvoj međunarodne žpedicije doveli do visoke razvijenosti zpediterovog posla u smislu prisutnosti zpeditorskih poduzeća koja se bave međunarodnom žpedicijom, pa tako i onih zpeditorskih poduzeća koja osim zpeditorskih usluga za svog nalogodavca obavljaju usluge koje nisu obavljaju specijalizirane organizacije (npr. pakiranje poziljke, vaganje poziljke, kreditiranje nalogodavca i tome slično), kako bi zbog velikog opsega posla te vrlo visokih trozkova organizacije transporta i visoke cijene robe nalogodavca koja se prevozi (vrlo često i po nekoliko mjeseci) zpediter svojim stručnjima i sposobnostima omogućio smanjenje trozkova na minimum.

Obzirom na takav opseg poslova koji uslijed globalizacije i automatizacije procesa (npr. proizvodnje i prijevoza) zpediteri sve češće preuzimaju na sebe, dolazi do globalizacije poslovanja i do koncentriranja sve većeg broja sudionika upravo oko zpediterovog posla. Kako u takvoj situaciji dolazi do velikog broja sudionika u zpeditorskom poslovanju, bilo je neophodno da se poboljša pravni okvir koji uređuje odnose. O opsegu, kompleksnosti i prisutnosti brojnih sudionika u ovoj djelatnosti govori i razgranatost pravnih sustava i podsustava koji uređuju zpeditorske odnose,

kao zto su posebni odjeljci o zpediterovom poslu u *Zakonu o obveznim odnosima*, *Zakonu o trgovačkim društvima*, *Carinskom zakonu*, *Zakonu o prometu robe*, *Zakonu o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremnika u vezi s carinjenjem robe*, *Općim uvjetima međunarodnih otpremnika (špeditera)* Hrvatske, i tome sli no.

Žpediteri u hrvatskom pravnom sustavu mogu imati status komisionara, agenta (zastupnika) i status samostalnog gospodarstvenika, priemu svaki status sa sobom nosi različit opseg poslova, razlike funkcije zpeditera, te razlike obaveze prema nalogodavcu, kao i razlike prava i odgovornosti.

Neovisno o tome tko sklapa zpeditorski posao, isti se može ugovoriti putem ugovora o zpediciji, za kojeg postoji posebno uobičajena forma bitnih i nebitnih elemenata koje bi trebao sadržavati. U slučaju sastavljanja ugovora o zpediciji, ugovorne stranke su žpediter u ulozi izvrzitelja posla i nalogodavatelj, ali se ugovorom o zpediciji mogu regulirati i odnosi sa trećim strankama sa kojima će se obavljati zpeditorski posao, no tada se razilaze odgovornosti stranaka ugovora o postupcima trećih strana koje žpediter pronalazi kako bi oni obavili posao temeljem dispozicije istog nalogodavca. Obaveze jedne stranke proizlaze iz prava druge stranke, dok odgovornost za vlastite postupke snosi svaka stranka za sebe.

Iako se ugovor o zpediciji može sklopiti usmeno i/ili pismeno (telefonski, putem telefaksa, elektroničkim putem, preko punomožnika ili pak prezutnjim putem), te obzirom da ugovor o zpediciji služi uređivanju odnosa kako bi isti mogao kasnije poslužiti za rješavanje razmirica između stranaka ugovora, neovisno o tome sklapa li se on pri ugovaranju svakog žpediterovog posla sa istim nalogodavcem ili samo pri prvom ugovaranju posla (ugovor sklopljen na neograničeno vrijeme), svaki bi odnos žpeditera i nalogodavca trebao imati pismeno potvrđene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pružanje usluge žpeditera. Obzirom da se na taj način ztite interesi i prava objiju stranaka, ugovori sklopljeni usmenim putem bi trebali biti potvrđeni i pismenim putem, požto u slučaju nesporazuma sporove rješava sud, a za dokazivanje izjave bilo koje stranke je potreban adekvatan dokaz.

Može se zaključiti da su odredbe o zpeditorskom poslovanju zadovoljavajuće, te predstavljaju solidan pravni okvir za uspjezno realiziranje zpeditorskih poslova. Procjenjuje se da bi pravni okvir trebalo poboljzati u nekim važnim temama koje do sada nisu detaljno regulirane, ali trenutno ne predstavljaju prepreku u uspjeznom obavljanju zpeditorskih poslova.

LITERATURA

- [1] Andrijani , Ivo; Ar0ek, Zvonimir; Prebe0ac, Darko; Zelenika, Ratko, Transportno i zpediterovo poslovanje, Zagreb, 2001.
- [2] Meunarodno pravo. Dostupno na:
https://e-justice.europa.eu/content/international_law-10-hr.do (23.04.2017.)
- [3] Nikoli , Gordana, Multimodalni transport . imbenik djelotvornog uklju ivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova Sveu ilizta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., 2003., str. 93-112.
- [4] Nikoli , Gordana, Multimodalni transport . imbenik djelotvornog uklju ivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova, Sveu ilizte Rijeka, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., br. 2., 2003., str. 93-112.
- [5] Op i uvjeti poslovanja meunarodnih otpremnika Hrvatske, Glasnik Hrvatske gospodarske komore "Hrvatsko gospodarstvo", Zagreb, 2005.
- [6] Pomorske agencije i otpremniztvo, Biljezke s predavanja, Pomorski fakultet u Splitu, 2012.
- [7] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 164/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
- [8] Prometno pravo. Dostupno na: <http://proleksis.lzmk.hr/42756/> (23.04.2017.)
- [9] Svetopetri , Ivan, Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport, Promet, god 3., br. 5., 1991., str. 249-252.
- [10] Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
- [11] Zelenika, Ratko, Meunarodna zpedicija, Rijeka, 1996.
- [12] Zelenika, Ratko, Zpediterovo pravo, Rijeka, 2001.
- [13] Zelenika, Ratko, Temelji logistike zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005.
- [14] Zelenika, Ratko, Pavli , Helga, Strategijske odrednice poslovne politike zpediterovoga logisti koga operatora, Pomorski zbornik, god 42., br. 1., 2004., str. 109-130.

POPIS TABLICA

Tablica 1. Izvori zpediterovog prava..... 23

Tablica 2. Obveze, prava i odgovornosti stranaka ugovora o zpediciji 30